

S&S 2022/35, Rechtbank Gelderland
22 december 2021

Doorbreking van de CMR aansprakelijkheidslimiet

Bij verlies of schade kan de vervoerder zich beroepen op de aansprakelijkheidslimitering van 8,33 SDR per kilogram verloren of beschadigd gewicht. Gevolgschade is uitgesloten. Alleen indien de vervoerder gehandeld heeft met opzet of, volgens de *lex fori* (het nationale recht van de aangezochte rechter), daarmee gelijk te stellen schuld (artikel 29 CMR) kan hij de beperking niet inroepen. In Nederland geldt voor de aan opzet gelijk te stellen schuld de norm zoals neergelegd in artikel 8:1108 lid 1 BW, waarin staat dat de vervoerder zich niet kan beroepen op enige beperking van zijn aansprakelijkheid voor zover de schade is ontstaan door zijn eigen handelen of nalaten, behalve als de schade is ontstaan met de opzet die schade te veroorzaken of door roekeloosheid en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. In CMR-zaken geldt dit niet alleen voor het eigen handelen of nalaten van de vervoerder, maar ook voor dat van zijn ondergeschikten en hulppersonen (artikel 3 CMR).

De Hoge Raad heeft in de zogenoemde '5 januari-arresten' de inmiddels sacrale bewoordingen gebezigd dat van gedrag dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt, sprake is wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zou gebeuren, maar zich hierdoor niet van zijn gedrag laat weerhouden. Deze uitleg en toepassing is in een aantal daarop volgende arresten van de Hoge Raad bevestigd. In veel gevallen struikelt een vordering dan ook al op het eerste objectieve element, te weten of – naar de ervaring leert – het gestelde gedrag in de gegeven omstandigheden gevaarlijk is en of – naar de ervaring leert – de kans dat het gevaar zich in de gegeven omstandigheden zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan dat dit niet zal gebeuren. Als deze stap genomen is, moet ook nog een keer het bewijs van de subjectieve wetenschap van de vervoerder of diens hulppersoon worden geleverd. Ook dat is lastig als de afzender of diens expert de betrokkenen niet spreekt. Men kan nu eenmaal niet in de hersenen van de betrokkenen kijken over wat de gedachten destijds waren. Maar de betrokkenen kunnen ook spreken door hun gedragingen. Uit de objectieve omstandigheden kan de subjectieve wetenschap worden afgeleid. Kort en goed komt het er naar Nederlands

recht op neer dat vrijwel alleen in gevallen van opzet of een vermoeden van opzet van de vervoerder of diens hulppersonen een doorbreking van de CMR-limiet aan de orde is. Het zijn dan ook 'diefstal-schades', waarbij zo nu en dan gepoogd wordt om de limiet te doorbreken. In die gevallen is er vaak een vermoeden van verduistering (opzettelijk handelen) door de chauffeur of door de door vervoerder ingeschakelde hulppersoon.

Bij schade – breuk, butsen en deuken, et cetera – aan de vervoerde zaken is doorbreking van de aansprakelijkheid vrijwel niet aan de orde.

De zaak die aan de rechtbank Gelderland is voorgelegd gaat over een schade aan een zending meetapparatuur en is dus een 'gewone' transportschade. Niet een schade waarbij direct gedacht wordt aan opzettelijk handelen of een doorbreking van de beperkte aansprakelijkheid. Wat dat betreft is dit vonnis een vreemde eend in de bijt.

Casus: vervoer van meetapparatuur naar Berlijn

Wat is er aan de hand? M-B geeft Neufra opdracht tot het vervoer over de weg van een partij meetapparatuur van Kema in Arnhem naar IPH in Berlijn. Neufra besteedt deze opdracht uit aan Mooy Nederland, die op zijn beurt Mooij Polen inschakelt. De apparaten, die op rollen staan, worden in Arnhem in ontvangst genomen en in een trailer met spanbanden vastgezet. De instructie is om niet om te laden. In Milsbeek worden de apparaten wel omgeladen op een andere trailer, omdat volgens Mooy bleek dat de remboosters van de trailer waarin de zending was geladen vervangen moesten worden. Ook zouden bij aankomst in Milsbeek de spanbanden los getrild zijn. Verder heeft Mooy verklaard dat ladingen altijd worden overgeladen, om te kunnen worden vervoerd als groupagezending. Partijen verschillen van mening of de lading na overlading voor het vervoltraject in Milsbeek is vastgezet. De Mooy stelt dat de lading is vastgezet met minstens vijf spanbanden en Neufra betwist dit. Bij aankomst in Berlijn is vastgesteld dat de lading beschadigd is.

Beslissing

Mooy Nederland wordt aansprakelijk gesteld door Neufra, waarna zij en Mooij Polen snel een verklaring voor recht-dagvaarding uitbrengen in Nederland. Kennelijk om zo van de Nederlandse 'vervoerdersvriendelijke' jurisprudentie van de Hoge Raad gebruik te kunnen maken. En om aan de gevolgen van de Duitse uitleg van de CMR te ontkomen. Zij betrekken onder meer de opdrachtgever Neufra in de procedure. Enkele maanden later spreekt M-B Neufra voor de Duitse rechter aan. Rechtbank Gelderland komt tot het oordeel

dat de lading niet vastgezet is door Mooy en dat dus Mooy aansprakelijk is voor de schade. Maar vervolgens komt de vraag aan de orde of Mooy zich op de CMR-limiet van 8,33 SDR kan beroepen. De rechtbank toetst of het gedrag van Mooy voldoet aan de door de Hoge Raad gegeven maatstaf, te weten dat van gedrag sprake is dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt. Dat is het geval wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zou gebeuren, maar zich hierdoor niet van zijn gedrag laat weerhouden.

Hierbij overweegt de rechter dat Mooy wist dat de lading volgens de instructies niet mocht worden overgeladen en dat de ladingen altijd in Milsbeek worden overgeladen. Daarmee handelt Mooy welbewust in strijd met de instructies, aldus de rechtbank. Ook kon de vervoerder zien dat het een waardevolle lading betrof. Door de onverpakte en op rollen staande apparaten niet vast te zetten is de kans dat het gevaar van beschadiging zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter dan dat dit niet zou gebeuren. Volgens de rechter moeten de met lading belaste medewerkers zich hiervan bewust zijn geweest, maar heeft hen dit er niet van weerhouden de apparaten te laten vervoeren, zonder deze goed in de trailer te bevestigen. Daarmee komt de rechter tot het oordeel dat Mooy zich niet op de beperking van de CMR kan beroepen. Duidelijk is dat de rechter het gedrag van Mooy laakbaar acht en ook dat de rechter uit de omstandigheden de subjectieve wetenschap afleidt. Of dit helemaal in lijn is met de door de Hoge Raad gegeven maatstaf is de vraag. In de maatstaf van de Hoge Raad zijn de mate van gevaar – de kans op schade moet aanzienlijk groter zijn dan de kans dat er geen schade optreedt – en het bewustzijn van dat gevaar immers twee afzonderlijke criteria. Het lijkt erop dat de rechtbank uit hetzelfde feit, namelijk het gegeven dat rollende onderdelen gaan bewegen als ze niet worden vastgezet, zowel de mate van gevaar als de subjectieve wetenschap heeft afgeleid. Echter, het feit dat een gevaar objectief kenbaar was, betekent nog niet zonder meer dat de betrokkenen dit ook subjectief hebben onderkend (en dat zij de lading dus welbewust ongezekerd hebben vervoerd).

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit *S&S* (Aflevering 4; 2022), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Mr. V.R. (Vincent) Pool
De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.